



Fondos internacionales de indemnización de daños
debidos a contaminación por hidrocarburos

Edición de 2025

Documento de orientación para los Estados Miembros

Consideración de la definición de "buque"



Prefacio

Este documento de orientación es una guía general para la consideración de la definición de "buque" según se establece en el artículo I 1) del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 (CRC de 1992).

El documento podrá ayudar a determinar si en principio se debería pagar indemnización después de un siniestro de derrame de hidrocarburos.

Este documento refleja la decisión adoptada por los Estados Miembros del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Fondo de 1992) en la sesión de octubre de 2015 del Consejo Administrativo del Fondo de 1992 (véase el documento IOPC/OCT15/11/1, párrafo 4.3.23) y en la sesión de noviembre de 2025 de la Asamblea del Fondo de 1992 (véase el documento IOPC/NOV25/11/2, párrafo 4.5.16) y no debería considerarse como una interpretación autorizada de los Convenios internacionales pertinentes.

La definición de "buque"

1 Lo que se ha acordado con respecto a la cuestión relativa a la definición de "buque"

- 1.1 En octubre de 2015 el Consejo Administrativo del Fondo de 1992 acordó aceptar las recomendaciones del 7.º Grupo de trabajo intersesiones relativas a la lista ilustrativa de naves que están claramente comprendidas o no comprendidas en la definición de "buque" establecida en el artículo I 1) del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 (CRC de 1992).
- 1.2 El Consejo Administrativo tomó nota de que el Grupo de trabajo había hecho hincapié en que la lista no era exhaustiva y que tan solo era indicativa de los artefactos que están claramente comprendidos en la definición de "buque" o que quedan claramente fuera de la definición, y en que otros artefactos de características similares podrán quedar dentro o fuera de la definición en función de las circunstancias, que tendrán que considerarse entonces caso por caso.

2 El "enfoque híbrido"

- 2.1 En vista de las dificultades que podrían surgir tratando de clasificar ciertas categorías de naves o de posibles situaciones según estén comprendidas o no en la definición de "buque" a tenor de lo que se establece en el artículo I 1) del CRC de 1992, el Consejo Administrativo del Fondo de 1992 decidió adoptar un "enfoque híbrido" en virtud del cual los Estados Miembros recurrirán siempre que fuera posible a la lista ilustrativa convenida de naves que estén claramente comprendidas o claramente no comprendidas en las definiciones y usarán el concepto de la "cadena de transporte marítimo" como una herramienta interpretativa para definir las "zonas grises" o situaciones en que no resulte claro si un artefacto es o no es un "buque".

3 Lista ilustrativa de naves que se encuentran claramente dentro de la definición de "buque"

- 3.1 La lista de naves que se encuentran claramente dentro de la definición de "buque" es la siguiente:
- 1) Una nave apta para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar construido o bien adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga.
 - 2) Una nave apta para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar en lastre después de un viaje de transporte de hidrocarburos y con residuos de los hidrocarburos a bordo¹⁾.
 - 3) Un artefacto²⁾ que transporte hidrocarburos a granel como carga que está siendo remolcado (o bien está fondeado temporalmente a causa de incidentes normales de la navegación o impuestos por fuerza mayor o situaciones de peligro).
 - 4) Un buque capaz de transportar hidrocarburos y otras cargas (es decir, un mineralero-granelero-petrolero) cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte, a menos que se demuestre que no hay residuos a bordo¹⁾.
 - 5) Los artefactos mar adentro³⁾ con propulsión y equipo de gobierno propios para la navegación marítima y gente de mar a bordo de modo que puedan utilizarse como unidades de almacenamiento o bien para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, y que satisfagan los requisitos de transporte de hidrocarburos y de realización de un viaje.
 - 6) Los artefactos originalmente construidos o adaptados (o que pueden ser explotados) como buques para el transporte de hidrocarburos, pero posteriormente transformados en unidades flotantes de almacenamiento y descarga (UFAD), que mantengan la capacidad para navegar por mar con gobierno y propulsión propios y con gente de mar a bordo, y que satisfagan los requisitos de transporte de hidrocarburos y de realización de un viaje.
- 3.2 El propietario de una nave claramente comprendida en la definición de "buque" y que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga está obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera que cubra la responsabilidad nacida de daños ocasionados por contaminación que le corresponda en virtud del artículo VII 1) del CRC de 1992.
- 3.3 De igual modo, un Estado Contratante expedirá un certificado a los buques comprendidos en la definición de "buque" en virtud del artículo VII 2) del CRC de 1992.

¹⁾ A los efectos del CRC de 1992, por "residuos" se entiende los restos de una carga de hidrocarburos persistentes en una cantidad tal que represente un riesgo importante de contaminación. La limpieza de los tanques que se lleve a cabo de conformidad con lo dispuesto en el capítulo 4 del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78 eliminará los residuos, así como cualquier riesgo importante de contaminación consiguiente. Cuando un buque se someta a una operación de limpieza, incluida una limpieza por descarga, de sus tanques de carga, tanques de decantación, tanque de hidrocarburos residuales y todas las bombas y tuberías conexas de conformidad con lo que se prescribe en el capítulo 4 del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78, y se hayan descargado o transferido del buque cualesquiera hidrocarburos, aguas de lavado de los tanques y/o mezclas oleosas, el Libro registro de hidrocarburos cumplimentado, refrendado por el capitán, según se prescribe en el Convenio MARPOL, constituirá un indicio razonable de que el buque no contiene residuos.

²⁾ Podría ser una gabarra o un artefacto mar adentro.

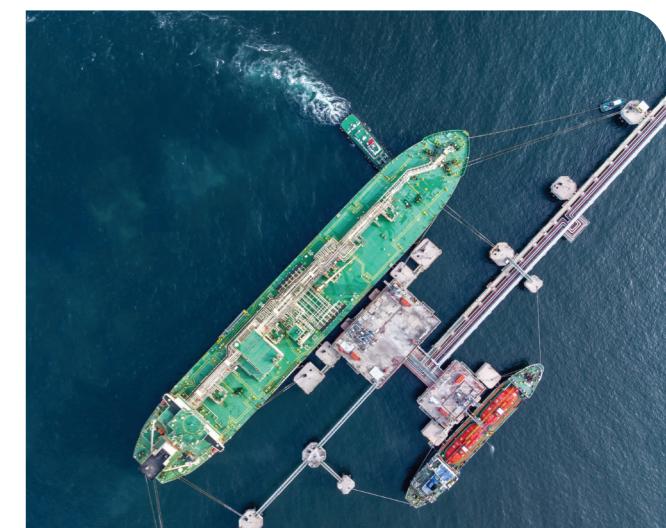
³⁾ El término "artefacto mar adentro" podría referirse a unidades flotantes de perforación, producción, almacenamiento y descarga (UFPAD), unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (UFAD), unidades flotantes de almacenamiento y descarga (UFAD) o unidades flotantes de almacenamiento (UFA), ya sea construidas a tal efecto o transformadas o adaptadas a partir de naves aptas para la navegación marítima construidas para el transporte de hidrocarburos.

4 Lista ilustrativa de artefactos que están claramente fuera de la definición de "buque"

- 4.1 La siguiente es la lista de naves que claramente no están comprendidas en la definición de "buque":
- 1) Gabarras certificadas o clasificadas exclusivamente para la navegación en aguas interiores.
 - 2) Naves que no están construidas o adaptadas para el transporte de hidrocarburos a granel como carga. Tales categorías incluyen naves "distintas de los buques tanque", tales como:
 - a) portacontenedores;
 - b) buques de crucero;
 - c) remolcadores;
 - d) dragas;
 - e) naves de carga general;
 - f) naves de apoyo para inmersiones;
 - g) graneleros;
 - h) naves de pasajeros;
 - i) buques para el transporte de automóviles;
 - j) buques pesqueros, y
 - k) transbordadores.
 - 3) Naves o artefactos utilizados en
 - a) trabajos de exploración; por ejemplo, plataformas autoelevadoras o unidades móviles de producción mar adentro (una plataforma autoelevadora independientemente de que lleve equipo de separación de hidrocarburos, gas y agua), o
 - b) la producción o procesamiento de hidrocarburos, por ejemplo, buques para perforaciones, UFPAD y UFPAD, incluida la separación de agua y gas, y su gestión.
- 4.2 Las naves o artefactos que no están comprendidos en la definición de "buque" no están obligados a mantener un seguro u otra garantía financiera que cubra la responsabilidad nacida de daños ocasionados por contaminación que les corresponda en virtud del artículo VII 1) del CRC de 1992.
- 4.3 De igual modo, no es necesario que el Estado Contratante expida un certificado atestiguando que hay vigente un seguro u otra garantía financiera en virtud de las disposiciones del CRC de 1992, con respecto a aquellos tipos de naves que claramente no están comprendidas en la definición de "buque".

5 Cadena de transporte marítimo

- 5.1 Las situaciones en que no esté claro si una nave está comprendida en la definición de "buque" con arreglo a las listas anteriores podrán resolverse aplicando la decisión de los órganos rectores del Fondo de 1992 relativa a la definición de cada situación mediante el uso como herramienta interpretativa de la cadena de transporte marítimo.
- 5.2 El concepto de la cadena de transporte marítimo se ha concebido para reflejar la percepción que la comunidad marítima ha adquirido de los peligros de la contaminación creados por el transporte marítimo internacional de hidrocarburos a granel como carga.
- 5.3 La cadena de transporte marítimo comienza después del embarque de los hidrocarburos y concluye cuando los hidrocarburos finalmente se descargan en un puerto o en una instalación terminal, según se define esta última en el artículo 18) del Convenio del Fondo de 1992. Esta cadena de transporte marítimo incluye las operaciones marítimas o el transporte de hidrocarburos. Las operaciones marítimas incluyen las operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque, los períodos de espera, el almacenamiento (con exclusión de las naves o artefactos que no tienen capacidad de navegación)⁴⁾ y el fondeo, en espera de su entrega final en un puerto o instalación terminal o al consumidor o receptor final⁵⁾.
- 5.4 En el anexo se suministran ejemplos de la cadena de transporte marítimo.



⁴⁾ La cadena de transporte marítimo termina en las instalaciones de almacenamiento que no disponen de capacidad de navegación, y otra cadena de transporte marítimo empieza cuando los hidrocarburos de esas instalaciones se cargan en una nave.

⁵⁾ Podría ser fueloil entregado desde un buque que lo almacena para su transbordo a un buque que lo utilizará para sus máquinas. En este caso, la cadena de transporte marítimo finalizaría en el momento en que los hidrocarburos sean transbordados al buque que los usa.

Ejemplos de cuándo comienza y cuándo concluye la cadena de transporte marítimo

Ejemplo 1 - Carga de hidrocarburos desde una fuente en tierra

- 1.1 En el caso de los hidrocarburos producidos en tierra, la cadena de transporte marítimo comienza en el momento en que los hidrocarburos se embarcan como carga a granel en un artefacto apto para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar, y termina cuando se descargan en un puerto o instalación terminal situados en el territorio de un Estado Miembro.
- 1.2 Si esos hidrocarburos se vuelven a cargar en otra nave para ser transportados, sea internamente (cabotaje) en las aguas territoriales o en la zona económica exclusiva (o equivalente) del Estado Miembro, o fuera de las aguas territoriales o de la zona económica exclusiva (o equivalente), esto se consideraría como una nueva cadena de transporte marítimo.

Ejemplo 2 – Carga de hidrocarburos desde una unidad que recibió hidrocarburos de una fuente mar adentro

- 2.1 En las situaciones en que los hidrocarburos se producen mar adentro, el razonamiento lógico es que la cadena de transporte marítimo comienza en el momento en que los hidrocarburos se cargan en una nave distinta de aquella que los recibió directamente desde el pozo submarino al que estaba conectada.
- 2.3 Por lo general, tales situaciones incluirían una nave apta para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar que cargue hidrocarburos de:

 - i) otro artefacto apto para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar en una operación normal de transbordo de hidrocarburos de buque a buque (este punto se incluiría en esta lista únicamente si el artefacto descrito que descarga los hidrocarburos los hubiera recibido directamente de un pozo);
 - ii) unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (UFPAD);
 - iii) unidades flotantes de perforación, producción, almacenamiento y descarga (UFPPAD);
 - iv) plataformas autoelevadoras;
 - v) unidades móviles de producción mar adentro, o
 - vi) unidades flotantes de almacenamiento y descarga (UFAD).

2.4 Por lo que se refiere a una UFAD, si se tratase de una UFAD o de un artefacto construidos a tal efecto según se menciona en el párrafo 3.1 (5) o (6) del Documento de orientación, entonces habría que determinar si la UFAD o el artefacto también se encontraban transportando hidrocarburos como carga en un viaje desde o hacia un puerto o terminal situado fuera del yacimiento petrolífero en que normalmente operan. De ser así, entonces la UFAD misma también sería considerada como buque con arreglo al CRC de 1992, al igual que la nave receptora. Sin embargo, la UFAD quedaría fuera del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 cuando dejase un yacimiento mar adentro por razones operativas o simplemente para evitar condiciones meteorológicas adversas.

2.5 En otros casos en que intervengan estos artefactos mar adentro, en particular UFPAD o UFPPAD, las naves no forman parte de la cadena de transporte marítimo cubierta por los regímenes de indemnización, ya que las actividades de exploración, perforación, producción o procesamiento quedan fuera del ámbito de aplicación del régimen de indemnización.

Ejemplo 3 – Carga de hidrocarburos desde un sistema de amarre o plataforma que recibió hidrocarburos de una fuente mar adentro

- 3.1 Se da otra situación en la que los hidrocarburos se producen mar adentro, de la que podría afirmarse que la cadena de transporte marítimo comienza en el momento en que los hidrocarburos se cargan en un artefacto apto para la navegación marítima o un artefacto flotante en el mar construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel. La mayor parte de los hidrocarburos producidos mar adentro se sacan desde los pozos submarinos hasta la superficie mediante oleoductos ("tubos de subida") que los conducen hasta una boya de amarre o plataforma fijas, en vez de directamente a una nave. De allí, los hidrocarburos se bombean a un buque tanque o a una serie de buques tanque, UFAD o UFPAD que están conectados a la boya de amarre o plataforma fijas.
- 3.2 En la mayor parte de los casos, una nave (por lo general un buque tanque) se fija a la plataforma o sistema de amarre, embarca los hidrocarburos como carga e inicia el viaje con la carga; en este caso, una vez que el buque tanque ha cargado los hidrocarburos, estaría comprendido en la definición de "buque" que se establece en el artículo I 1) del CRC de 1992. Se sugiere que si una UFAD con propulsión y equipo de gobierno propios para la navegación marítima y gente de mar con certificación de competencia a bordo se fija a la plataforma o boya de amarre, carga los hidrocarburos y después inicia el viaje cargada con hidrocarburos, solo después de que hubiese embarcado la carga quedaría comprendida en la definición de "buque" con arreglo al artículo I 1) del CRC de 1992.
- 3.3 No obstante, en algunos casos, una UFAD con propulsión y equipo de gobierno propios para la navegación marítima y gente de mar con certificación de competencia a bordo y el dispositivo de conexión apropiado para fijarse a la plataforma o boya de amarre se fijaría a la boya o plataforma y después bombaría los hidrocarburos recogidos a una nave (por lo general un buque tanque). En este caso, que implicaría el uso de una UFAD y una nave, una cadena de transporte marítimo comenzaría en el momento en que los hidrocarburos se transbordan a la nave, y si la UFAD se desconecta de la plataforma o boya, comenzaría otra cadena de transporte separada de la operación en la que intervino la UFAD.



Puntos a tener en cuenta

- 4.1 En los ejemplos 1, 2 y 3 anteriores, la cadena de transporte marítimo comenzaría en el momento de embarcar la carga independientemente de si tuviese un destino conocido en el momento del embarque^{<6>}.
- 4.2 Además, incluso si el destino final de la carga de hidrocarburos sigue siendo desconocido y, en consecuencia, la nave de transporte se dirige a un lugar de fondeo por un largo periodo, la nave o artefacto flotante en el mar de transporte permanece dentro de la cadena de transporte marítimo hasta la entrega final de la carga.

^{<6>} En algunos casos, las cargas de hidrocarburos se embarcan con fines simplemente de arbitraje o especulativos, en espera de que aumente el precio de estos, tras lo cual el propietario de los hidrocarburos y su destino final pueden cambiar muchas veces antes de su entrega final.

^{<7>} La cadena de transporte marítimo termina en las instalaciones de almacenamiento que no disponen de capacidad de navegación, y otra cadena de transporte marítimo empieza cuando los hidrocarburos de esas instalaciones se cargan en una nave.

4.3 Es importante observar que todos los ejemplos están basados en los siguientes supuestos:

- a) la nave en cuestión lleva una carga de "hidrocarburos", según se definen estos en el artículo I 5) del CRC de 1992, y
- b) la "cadena de transporte marítimo" incluye las operaciones marítimas o el transporte de hidrocarburos después de que son embarcados, hasta su descarga final en un puerto o instalación terminal, según se define esta última en el artículo I 8) del Convenio del Fondo de 1992. Estas operaciones marítimas incluyen las operaciones de transbordo de hidrocarburos de buque a buque, los períodos de espera, el almacenamiento (con exclusión de las naves o artefactos que no tienen capacidad de navegación)^{<8>} y el fondeo, en espera de su entrega final en un puerto o instalación terminal o al consumidor o receptor final^{<9>}.

^{<8>} Podría ser fueloil entregado desde un buque que lo almacena para su transbordo a un buque que lo utilizará para sus máquinas. En este caso, la cadena de transporte marítimo finalizaría en el momento en que los hidrocarburos se transborden al buque que los usa.



Copyright © FIDAC 2025



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

4 Albert Embankment • Londres • SE1 7SR • Reino Unido
Correo electrónico: info@iopcfs.org • Sitio web: www.fidac.org